A

(N° 137.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 FÉVRIER 1847.

Crédit supplémentaire de 125,000 francs au Budget de la Marine de l'exercice 1847 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. OSY.

MESSIEURS,

Lors de la discussion du Budget de la Marine pour l'exercice courant, le Ministre des Affaires Étrangères proposa, par amendement, d'ajouter au chapitre VI un article 2 portant allocation d'une somme de 125,000 francs, destinée à la construction d'un bateau à vapeur pour le passage de l'Escaut.

Il fut décidé que cet amendement serait renvoyé à la section centrale qui a été chargée de l'examen du Budget de la Marine, et que, si la demande était accordée, elle ferait l'objet d'une loi spéciale.

Votre commission, avant de former son opinion sur cette dépense, a désiré avoir un rapport détaillé sur les trois bateaux à vapeur qui font le service du passage sur l'Escaut. Nous croyons devoir reproduire les renseignements transmis par le Gouvernement :

1° LA VILLE D'ANVERS.

« Le bateau à vapeur *la Ville d'Anvers*, construit vers la fin de 1834, par John Cockerill, par suite d'un contrat passé sous le Ministère de M. d'Huart,

(1) Proposition, n° 44.

(2) La commission était composée de MM. VILAIN XIIII, *président*, DE SMET, LYS, OSY, KERVYN, DE TERBECQ et DE NAEYER.

dans les attributions duquel était placé à cette époque le service du passage d'eau, a fait, sans interruption, la traversée d'Anvers à la Tête-de-Flandre jusqu'au mois de mars 1840. A cette époque, la marine prit la direction de ce service et effectua, pendant trois mois, le passage des voyageurs, au moyen d'embarcations à rames.

» Le bateau à vapeur *la Ville d'Anvers* se trouvait dans un état de délabrement complet; les machines et la coque reçurent des réparations très-importantes.

» Depuis le mois de juillet 1840 jusqu'au 20 novembre 1846, le bateau a continué le service fatigant du passage, en alternant avec le bateau *le Prince Philippe*, et faisant, quand l'occasion s'en présentait, des remorques et des voyages supplémentaires sur le fleuve.

» Depuis 18 mois le Gouvernement était informé de l'état défectueux de ce bateau; on concevra facilement que le service du passage est le plus rude qui puisse exister.

» Dans l'été, il commence à 5 heures du matin pour ne finir qu'à 9 heures du soir, et dans l'hiver, pendant deux mois seulement, les heures de travail sont réduites au nombre de dix, ce qui forme pour toute l'année un total d'environ 24,000 traversées par tous les temps et impose la fâcheuse nécessité de rester près des pieux de l'embarcadère, malgré la houle et le courant.

» Il faut que le bateau *la Ville d'Anvers* ait été construit de la manière la plus parfaite, pour résister aussi longtemps à de semblables fatigues.

» Le Gouvernement désirant retarder, autant que possible, l'époque de la demande d'un nouveau bateau, prescrivit aux ingénieurs de n'épargner aucun soin pour remédier continuellement aux petites avaries que faisait naître chaque jour la vétusté du bateau et des machines. C'est ainsi qu'à différentes reprises, les ouvriers et les mécaniciens passèrent au travail le peu d'heures de repos que leur laissait la nuit.

» On en est arrivé au point que les cylindres complétement oxydés, présentent à plusieurs places des trous qui, bouchés d'abord à l'aide de plomb, donnent maintenant passage à la vapeur.

» La coque fait beaucoup d'eau; l'état dans lequel se trouvaient les membrures et les bordages, lors du dernier halage du bateau sur la cale en 1844, donne tout lieu de croire que les bois sont fortement échauffés.

» Le 18 juillet dernier, l'ingénieur du génie maritime, Guiette, adressa le rapport suivant à M. le Ministre des Affaires Étrangères :

« J'ai l'honneur de vous informer que le bateau à vapeur *la Ville d'Anvers*,
» qui se trouve maintenant en réparation, ne pourrait, ainsi que je vous l'ai
» déjà fait connaître précédemment, être réparé complétement qu'au moyen
» d'une dépense qui ne différerait que peu du prix du bâtiment neuf. Les hauts
» de la coque sont dans un très-mauvais état et, à en juger par la quantité d'eau
» que fait le navire, les fonds doivent être fortement entamés; ceci est d'au-
» tant plus probable que, lors de la réparation qui fut faite à ce navire en 1844,
» on apercevait déjà un grand nombre de membrures et de bordages qui com-
» mençaient à s'échauffer.

» Quant aux machines, il faudrait, pour les remettre en bon état, remplacer
» les cylindres, les pistons, les tiroirs et leurs boîtes, les clapets des conden-

» seurs, les robinets d'injection, en un mot, construire des machines à peu près » neuves.

» Je crois qu'une réparation de cette importance pour ce navire, serait une » dépense mal entendue, et que le meilleur parti à prendre serait de faire » exécuter les travaux indispensables pour remettre la coque et les machines en » état de faire le service du passage d'eau d'Anvers à la Tête-de-Flandre, aussi » longtemps que possible et de manière à arriver à être ensemble complétement » hors de service. »

» Le Gouvernement adopta cette proposition, et le bateau continua son service, tant bien que mal, jusqu'au mois de novembre, époque à laquelle M. l'ingénieur Guiette informa le Gouvernement que la chaudière était fortement usée en plusieurs endroits; que des fentes nombreuses s'étaient déclarées; enfin, que le fond de la chaudière ne présentait plus lui-même un mètre carré de bonne tôle. Force fut au Gouvernement de retirer ce bâtiment du service. (Voir le rapport *annexe n°* 1.)

2° Le Prince Philippe.

» Le bateau *le Prince Philippe*, construit par la société dite *du Renard*, par suite d'un contrat passé par le Département des Finances, en 1838, a toujours été défectueux.

» De graves difficultés se présentèrent pour son admission; le devis du bateau était fait dans des termes très-vagues, et la construction eut lieu sans aucun contrôle. Il est résulté de ce manque de précautions un bateau mal construit, marchant mal, ayant une machine d'un poids énorme (25 tonneaux de plus que le devis) et exigeant une consommation très-forte de combustible.

» La Chambre a eu, dans les Budgets antérieurs, communication du contrat passé pour ce bateau, que M. le Ministre des Travaux Publics, ayant, en 1839, la Marine dans ses attributions, ne consentit à reprendre qu'après une protestation.

» L'état de ce bateau n'est guère meilleur que celui de *la Ville d'Anvers*.

» M. l'ingénieur Guiette, dans le rapport précité du 18 juillet, annonce que le bateau *le Prince Philippe* se trouve dans les mêmes conditions que *la Ville d'Anvers*, et qu'il est plus que probable que vers le commencement de l'été prochain (1847), les deux navires devront être condamnés.

2° La Princesse Charlotte.

» Le bateau à vapeur *la Princesse Charlotte*, construit en fer par la société John Cockerill, en 1842, d'après un devis détaillé approuvé par M. de Briey, Ministre des Affaires Étrangères, est un excellent bateau, remplissant toutes les conditions nécessaires de solidité, de bonne construction et de vitesse.

» Sa chaudière a plus de 4 ans d'existence et, d'après les données fournies par l'expérience, qui fixe à 6 années au plus la durée d'une chaudière en tôle de fer, il y aura lieu de demander au Budget de 1848 l'allocation nécessaire pour faire construire une chaudière de rechange. »

La commission ayant désiré connaître le devis du bateau à vapeur à construire, a obtenu les renseignements suivants :

« Les bons résultats qu'à produits le bateau *la Princesse Charlotte* ont en-

gagé le Gouvernement à faire construire, si la Législature admet la dépense, un bateau semblable à ce dernier, qui a coûté 124,000 francs.

» Il y aura lieu d'examiner si les améliorations qui ont été apportées dans la construction des bateaux à vapeur ne doivent pas être introduites dans le bateau à construire, c'est-à-dire des chaudières tubulaires, un système de machines à mouvement direct, au lieu des anciennes machines à balancier, etc. »

Le Gouvernement a également fait connaître que son intention est de faire construire le bateau en fer, avec des machines de 70 à 80 chevaux de force, comme celles de *la Princesse Charlotte*.

La commission ayant voulu encore s'assurer si la construction du bateau et des machines se ferait dans le pays et, autant que possible, par adjudication publique, a reçu une réponse ainsi conçue :

» Le bateau et les machines seront construits dans le pays. Quant au système d'adjudication publique, il est impossible d'y avoir recours pour une construction de ce genre. Le Gouvernement, dans ce cas, doit s'adresser à trois ou quatre constructeurs qui, seuls dans le pays, soient en état, par leur outillage, de faire une bonne construction de cette nature.

» Il faut traiter pour un marché semblable avec des maisons qui présentent toute garantie, car, malgré les soins incessants de l'ingénieur et la surveillance la plus minutieuse, il est toujours possible de fournir de mauvais matériaux.

» Le bateau *le Prince Philippe* est une preuve affligeante des conséquences d'un marché conclu avec une société peu au fait de constructions maritimes. »

Votre commission a réclamé le tableau des recettes et dépenses pour les bateaux de passage pendant les six dernières années; vous le trouverez, Messieurs, à la suite de ce rapport (*annexe n° 2*). Elle a également demandé si, dans les dépenses des trois navires qui servent au passage et au trajet d'Anvers à Tamise, se trouve comprise la solde de l'équipage, ou si elle est payée par le Budget de la Marine Royale; voici ce que M. le Ministre nous a répondu :

« A l'exception de quelques marins dont le terme de service est sur le point de finir et que l'on met sur les bateaux à vapeur en qualité d'aides, parce que l'on ne peut les employer à des voyages de long cours, le personnel est entièrement payé sur l'allocation des bateaux à vapeur.

» Ce personnel emporte une somme de douze mille neuf cent cinquante-cinq francs et se compose de :

2 capitaines au traitement de 1,500 francs, ensemble	3,000
2 machinistes au traitement de 2,400 et 2,000 francs, ensemble. .	4,400
1 premier chauffeur au traitement de 1,200 francs	1,200
2 timoniers au traitement de 900 francs, ensemble	1,800
2 matelots au traitement de 730 francs, ensemble	1,460
2 nettoyeurs d'embarcadère au traitement de fr. 547 50 c^{s}, ensemble.	1,095
Fr.	12,955

Après l'examen de ces divers renseignements, votre commission a pensé qu'il était urgent, pour ne pas voir interrompre le service du passage d'Anvers vers les deux points de la Flandre orientale (Tête-de-Flandre et Tamise), d'autoriser le Gouvernement à faire construire un nouveau bateau à vapeur. Elle a l'honneur de vous proposer, à l'unanimité, l'adoption du projet de loi qui accorde un crédit supplémentaire de 125,000 francs; ce crédit formera l'article 2 du chapitre VI du Budget de la Marine de l'exercice 1847.

Le Rapporteur,

B^on^ **OSY.**

Le Président,

V^te^ **VILAIN XIIII.**

PROJET DE LOI.

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Budget de la Marine de l'exercice 1847, un crédit de *cent vingt-cinq mille francs* (125,000 francs), destiné à la construction d'un bateau à vapeur pour le passage de l'Escaut.

Ce crédit formera l'article 2 du chapitre VI.

ART. 2.

La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa publication.

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

Ostende, le 29 octobre 1846.

A Monsieur le Capitaine de vaisseau, Directeur de la Marine, à Bruxelles.

MON COMMANDANT,

J'ai l'honneur de vous transmettre la lettre ci-jointe, que M. le sous-ingénieur Sadoine vient de m'adresser. Je pense que la coque de *la Ville d'Anvers* et ses machines sont dans un trop mauvais état pour que la réparation complète des chaudières ou l'achat de chaudières neuves ne soit pas une dépense mal entendue; je vous proposerai, en conséquence, de retirer ce bâtiment du service.

Recevez, etc.

(*Signé*) GUIETTE.

Anvers, le 28 octobre 1846.

A Monsieur l'Ingénieur GUIETTE, *à Ostende.*

MONSIEUR L'INGÉNIEUR,

J'ai l'honneur de vous informer que, ce matin seulement, j'ai pu visiter la chaudière de *la Ville d'Anvers*. Après minutieux examen, je puis vous dire que, en général, elle se trouve dans un affligeant état : les faces *N* et *R* doivent être

changées par le bas de 25 à 30 cent. de hauteur ; les cornières qui réunissent ces parties au fond de la chaudière sont usées en plusieurs endroits ; enfin le fond de la chaudière lui-même ne présente plus 1 mètre carré de bonne tôle.

A l'appui de ce que j'avance, je vous donne ici un croquis du fond de la chaudière, dans lequel les droites *aa* indiquent les deux fers d'angle mentionnés ci-dessus, *bb,bb,bb* les joints primitifs des tôles et *cc,cc,cc* les pièces mises, il y a trois ans et retenues au fond de la chaudière au moyen de boulons à écrous, et enfin *d,d,d* les écrous des boulons tirants. Dans ce croquis les lignes hachées représenteront les endroits mauvais et les espaces hachés vous donneront les portions de tôles également défectueuses.

Il me reste à vous apprendre que la plate-forme recouverte de ciment romain est entièrement pourrie.

Quant aux moyens de réparations, ils sont de deux sortes : Galoppin et le chantier Cockerill. Galoppin a été introuvable jusqu'à hier, enfin Braive a appris qu'il était à Tirlemont, mais que là occupé, associé même à ce qu'il paraît, il abandonnerait fort peu volontiers son travail pour venir ici, à moins qu'on ne lui offre des avantages peut-être trop onéreux pour nous. Le mécanicien Braive ne conseille du reste pas du tout ce moyen de faire la réparation de la chaudière. Il se rappelle, dit-il, ce qu'il a coûté de temps pour faire la réparation de la chaudière, il y a trois ans, non pas tant pour cette réparation proprement dite, mais principalement pour les courses à faire pour aller en ville, soit pour chercher et percer les tôles, soit pour réparer ou acheter des outils. Je crois, comme lui, que, vu la grande réparation qu'il y aurait à faire à la chaudière, ce moyen est impraticable et d'autant moins qu'il faudrait adjoindre à Galoppin d'autres ouvriers chaudronniers, qui, dans ce temps-ci, sont très-rares à Anvers.

D'un autre côté, il nous reste le chantier Cockerill ; là se trouvent tous les outils, toutes les tôles, et les ouvriers peuvent être choisis. Je crois d'ailleurs que si la réparation de la chaudière de *la Princesse Charlotte* a coûté si cher, c'est que les travaux ont été mal conduits, ou plutôt que les deux contre-maîtres, Charlié et l'autre, ne s'entendaient guère ; mais que l'on charge Charlié de cette besogne, qu'on le flatte un peu dans son travail, et je suis certain qu'on se trouvera satisfait d'avoir employé la société Cockerill pour cette réparation.

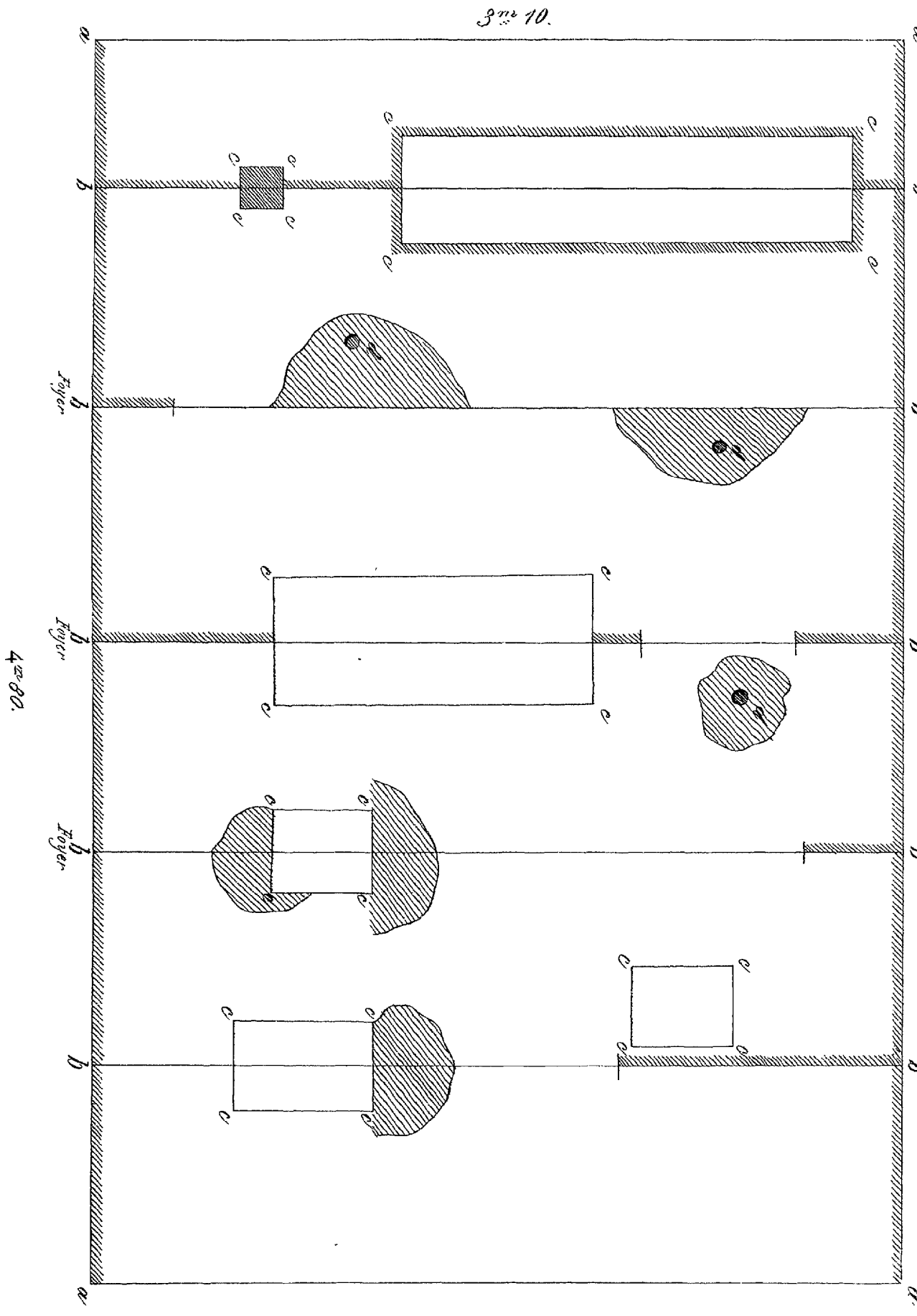
Cette réparation est considérable, il faut le reconnaître. Il faut un nouveau fond entier, de nouveaux fers d'angle et de nouvelles faces jusqu'à la hauteur de 1 pied avec regards ou trous de sels. Je ne sais trop ce que cela coûtera ; cependant je crois qu'il ne serait peut-être pas mauvais de remplacer cette chaudière par une de celles qui sont au chantier Cockerill et qui viennent des bateaux du Rhin. On aurait l'une d'elles pour 6 mille francs au plus.

En attendant vos ordres, agréez, Monsieur l'ingénieur, l'assurance de ma parfaite considération.

Le sous-ingénieur,

(*Signé*) E. SADOINE.

8 bis



FOND DE LA CHAUDIÈRE DU STEAMER LA VILLE D'ANVERS.

ANNEXE N° 2.

TABLEAU des recettes et des dépenses du service du passage d'eau d'Anvers à la Tête-de-Flandre et d'Anvers à Tamise, depuis 1841.

ANNÉES.	RECETTES.		TOTAL.	DÉPENSES TOTALES.
	PASSAGE D'EAU D'ANVERS.	SERVICE DE TAMISE (1).		
1841.	28,910 96	»	28,910 96	26,851 77
1842.	27,471 10	»	27,471 10	21,582 06
1843.	27,453 12	22,183 »	49,636 12	48,758 »
1844.	26,997 73	23,990 15	50,987 88	48,758 »
1845.	30,275 87	26,075 74	56,351 61	48,758 »
	Plus 10,000 francs pour réparations extraordinaires. . .			10,000 »
1846 (dix mois) . . .	20,585 »	21.322 65	41,907 65	40,902 »

(1) Le service pour Tamise n'a commencé qu'en 1843.